Deutscher Bundestag **Drucksache 17/393**

17. Wahlperiode 06. 01. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/330 –

Verantwortung des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund hat nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Ein Bundesgesetz, das das Nähere regelt, gibt es allerdings nicht. Der Bund hat also eine Verantwortung für das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr. Bisher nimmt er diese Verantwortung nicht wahr.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf dem Schienennetz ist eine unternehmerische Aufgabe. Der Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Absatz 4 GG erstreckt sich auf die Infrastruktur und ein dem Wohl der Allgemeinheit dienendes Verkehrsangebot (ausgenommen Schienenpersonennahverkehr) der Eisenbahnen des Bundes. Die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes bezieht sich dabei nach dem eindeutigen Wortlaut des Grundgesetzes nicht generell auf den gesamten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, sondern nur auf den SPFV der Eisenbahnen des Bundes auf deren Schienennetz.

Ob das SPFV-Angebot dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, entspricht, kann nur im konkreten Einzelfall nach gründlicher Analyse bewertet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern möglichst viele Fahrgäste dann zu befördern, wenn diese das Angebot nachfragen. Dies bedeutet für das Angebot im SPFV, dass das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere in Bezug auf die Verkehrsbedürfnisse, nicht tangiert wird, wenn die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Schiene so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar anderweitig befriedigt wer-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Januar 2010 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

den kann. In die Beurteilung der Vertretbarkeit sind auch der Umfang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und die Verpflichtung, mit diesen Mitteln wirtschaftlich umzugehen, einzubeziehen.

Der Bund nimmt den Gewährleistungsauftrag wahr, indem er – entsprechend dem Verkehrsbedarf und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel – Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert. Diese stehen den Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

1. Ab welcher Einwohnerzahl sollten Städte nach Auffassung der Bundesregierung an den Schienenpersonenfernverkehr mit welcher Taktdichte angeschlossen sein?

Die Einwohnerzahl ist zweifellos ein wichtiges, jedoch nicht das einzige Kriterium zur Ermittlung des Reiseverkehrspotenzials. Es ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen, diesbezüglich Marktforschung zu betreiben und bedarfsgerechte Angebote – ggf. auch als nicht vertakteten Verkehr – zu entwickeln. Das Eisenbahnsystem ist als Ganzes zu betrachten. Im SPFV bestehen bundesweit über 150 Zu- und Abgangsmöglichkeiten, in denen auch der Übergang zwischen Fern- und Nahverkehr ermöglicht wird. Die Angebote des Regionalverkehrs ergänzen daher das Fernverkehrsangebot der DB AG so, dass auch Städte ohne eigenen Fernverkehrshalt mittelbar an den SPFV angebunden sind.

2. Welche Vorgaben macht der Bund den Eisenbahnen des Bundes hinsichtlich des Fernverkehrsangebotes?

3. Inwieweit sprechen die Eisenbahnen des Bundes ihr Fernverkehrsangebot vor dem Hintergrund der Fernverkehrsangebotsverantwortung des Bundes mit dem Bund ab?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) ist nach dem Beteiligungsvertrag verpflichtet, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung so frühzeitig wie möglich vor jedem Fahrplanwechsel über alle beabsichtigten wesentlichen Veränderungen ihres SPFV-Angebots unter Darlegung der zugrunde liegenden Bedarfsanalysen zu berichten. Zudem ist vorgesehen, dass auf der Grundlage der DB ML AG-Berichte dem Deutschen Bundestag alle zwei Jahre ein Bericht vorgelegt wird, der die Entwicklung des Fernverkehrs aufzeigt.

4. Welche Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung eines bestehenden Schienenpersonenfernverkehrsangebotes hat der Bund, wenn die Eisenbahnen des Bundes dieses nicht mehr aufrechterhalten bzw. einstellen möchten?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass das betreffende Angebot von anderen Anbietern weitergeführt oder neu aufgenommen wird, falls dafür eine Marktnachfrage besteht.

Im Übrigen wird auf Absatz 2 der Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Warum gibt es noch kein Bundesgesetz, wie es Artikel 87e Absatz 4 GG verlangt, das das Nähere zur Ausgestaltung der Verantwortung für das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr des Bundes regelt?

Der Bund erfüllt den ihm nach Artikel 87e Absatz 4 GG obliegenden Gewährleistungsauftrag für Verkehrsangebote auf dem Schienennetz auch ohne eine derartige gesetzliche Regelung. Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

6. Inwieweit plant die Bundesregierung ein Bundesgesetz, das das Nähere zur Ausgestaltung der Verantwortung für das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr des Bundes regelt?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird Bezug genommen. Demgemäß plant die Bundesregierung kein Gesetz zur Gewährleistung des SPFV. Es ist grundsätzlich sinnvoller, mittels Investitionen in die Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit zur Aktivierung von Nachfragepotenzialen zu bieten, als auf dem Verkehrsmarkt nicht konkurrenzfähige Angebote zu subventionieren. Da die mit Bundeszuschüssen finanzierten Infrastrukturinvestitionen nicht über die Trassenpreise vom Fernverkehr und den anderen Nutzern refinanziert werden müssen, ermöglichen sie auch dem Fernverkehr ein am Markt akzeptiertes und wirtschaftliches Angebot.

7. Wie erklärt die Bundesregierung, dass es nahezu keine Angebote im Schienenpersonenfernverkehr außer denen der Eisenbahnen des Bundes gibt?

Für den Wettbewerb im SPFV ist die im europäischen Recht vorgegebene Liberalisierung des grenzüberschreitenden SPFV von Bedeutung. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Netzöffnung im internationalen Personenverkehr zum 1. Januar 2010 auch zu mehr Wettbewerb im nationalen SPFV führt. Ziel auf EU-Ebene bleibt die vollständige Marktöffnung.

8. Inwieweit möchte die Bundesregierung an diesem Zustand etwas ändern?

Mit den bestehenden Regelungen zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur steht es allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen, auch Verkehrsleistungen im SPFV anzubieten und durchzuführen. Wichtig sind aus Sicht der Bundesregierung weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes.

9. Inwieweit verlangt Artikel 87e Absatz 4 GG nach Auffassung der Bundesregierung, dass sich der Bund zur Wahrnehmung seiner Verantwortung für das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr nur der Eisenbahnen des Bundes bedient?

10. Inwieweit erlaubt Artikel 87e Absatz 4 GG nach Auffassung der Bundesregierung, den Schienenpersonenfernverkehr auszuschreiben?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333